

Terms and Conditions

The Library provides access to digitized documents strictly for noncommercial educational, research and private purposes and makes no warranty with regard to their use for other purposes. Some of our collections are protected by copyright. Publication and/or broadcast in any form (including electronic) requires prior written permission from the Library.

Each copy of any part of this document must contain there Terms and Conditions. With the usage of the library's online system to access or download a digitized document you accept there Terms and Conditions.

Reproductions of material on the web site may not be made for or donated to other repositories, nor may be further reproduced without written permission from the Library

For reproduction requests and permissions, please contact us. If citing materials, please give proper attribution of the source.

Imprint:

Director: Mag. Renate Plöchl

Deputy director: Mag. Julian Sagmeister

Owner of medium: Oberösterreichische Landesbibliothek

Publisher: Oberösterreichische Landesbibliothek, 4021 Linz, Schillerplatz 2

Contact:

Email: [landesbibliothek\(at\)ooe.gv.at](mailto:landesbibliothek(at)ooe.gv.at)

Telephone: +43(732) 7720-53100

Noch laufenden Jahres muss das Gebäude unter Dach gebracht werden, weshalb die Offertausschreibung für die Uebernahme der Bauarbeiten demnächst erfolgen dürfte. Wir werden auf die Herstellung des Baues noch öfters zurückkommen.

d. r.

Ein Unfall infolge Berührung gerissener Telephondrähte mit der Contactleitung der elektrischen Tramway.

Am 4. Februar d. J. gegen Abend trat in Liverpool ein ungewöhnlich heftiger Schneefall ein. Bei dem Umstände, als seit der Errichtung des elektrischen Bahnnetzes kein bemerkenswerter Schneefall verzeichnet werden konnte, waren die Fachkreise sehr gespannt, wie sich dieses System hiebei bewähren werde. Der Tramwaybetrieb blieb thatsächlich ohne nennenswerte Störung, obwohl die Wagen die ganz beträchtlichen Schneemassen, die sich an ihren Schutzrahmen aufhäuferten, vor sich herschieben mussten. Dagegen verursachte das Reißen zahlreicher oberirdischer Telephondrähte eine vollständige Unterbrechung des Tramwaybetriebes in einigen wichtigen Strecken und gleichzeitig in der Nachbarschaft eine allgemeine Stockung im Strassenverkehr. Der Schneesturm begann ungefähr um 6 Uhr abends; eine Stunde später brachen die die London Road und den Pembroke Place im rechten Winkel und mit sehr grossen Spannweiten kreuzenden Leitungstränge infolge der ausserordentlichen Belastung nieder und fielen auf die Contactleitungen der elektrischen Bahn, in einer Gegend, wo gerade zu dieser Zeit gewöhnlich der stärkste Fussgängerverkehr herrscht. Einige Passanten verwickelten sich in den herabhängenden Drähten und konnten erst nach langwierigen Bemühungen aus ihrer gefährlichen Lage befreit werden, während einer der Betroffenen — ein gewisser F. W. Singleton aus Liverpool — vor Vollendung des Rettungswerkes starb. Ausserdem wurde ein Fuhrmann, namens Thomas Hankey, in der Gill Street getödtet. Hankey wollte seinem infolge Berührung mit einem der starkstromführenden Drähte zu Boden gestürzten Pferde Hilfe leisten, erhielt aber dabei gleichfalls einen elektrischen Schlag und verschied binnen wenigen Minuten. Im ganzen wurden bei diesem Unfälle 2 Personen und 3 Pferde getödtet, 16 Personen mehr oder weniger erheblich verletzt. Das Hin- und Herzerren der gerissenen Drähte auf der Starkstromleitung führte zeitweise lebhaftes Funkenbildungen herbei, welche nicht wenig zur Bestürzung des versammelten Publicums und zum Schrecken der in den Drähten gefangenen Opfer beitrugen. Der Generaldirector der Trambahn, Mr. Bellamy, und der Verkehrschef dieser Gesellschaft erschienen alsbald mit Hilfskräften auf dem Schauplatze und veranlassten die Unterbrechung des Betriebsstromes.

Mr. Hidden, der Director der National Telephone Company in Liverpool, schreibt den beklagenswerten Unfall lediglich der abnormen Belastung durch Schnee zu, infolge dessen auch in anderen Stadttheilen zahlreiche Gestränge zusammengebrochen sein sollen; u. A. ist auch in Lodge Lane, 1½ Meilen von der Unfallsstätte entfernt, ein Strang von 20—30 Telephondrähten gerissen, glücklicherweise ohne irgend welchen Schaden anzurichten. Nebenbei bemerkt sind die Arbeiten, das Telephonleitungsnetz in Liverpool, namentlich dort, wo Contactleitungen gekreuzt werden, unterirdisch zu verlegen, bereits im Zuge, nur erfordert deren Vollendung

noch sehr geraume Zeit. In Liverpool, sowie im weitesten Masse, wenn nicht ausschliesslich, in Leeds sind bei den Kreuzungsstellen hölzerne Schutzleisten an den Trolleydrähten befestigt, was gewiss das billigste Mittel zur Verhütung der gefährlichen Collisionen genannt werden muss und bisher scheinbar mit Recht als nicht gerade das schlechteste galt.

Die bei der geschilderten Katastrophe in Liverpool gemachten traurigen Erfahrungen beweisen jedoch die unzulängliche Wirkung der genannten Schutzvorrichtung, umsomehr, als dies nicht der erste Unfall in diesem Lande ist, der dem Systeme der Holzleisten zuzuschreiben ist.

Die Wirksamkeit der Schutzleisten hängt von folgenden Voraussetzungen ab:

1. Die Isolation des Holzes muss bei jeder Witterung eine genügende bleiben;
2. die gerissenen Schwachstromdrähte müssen auf den Holzleisten aufliegen, ohne den Trolleydraht zu berühren;
3. die frei herabhängenden Drähte müssen unter allen Umständen in dieser Lage verbleiben.

Aber (1.) während eines Schneesturmes dürfte die Isolation der Leisten nur höchst mangelhaft sein; (2.) dünne Broncedrähte haben bekanntlich die Eigenschaft, sich aufzurollen, und können dadurch unter der Holzleiste mit dem Starkstromdrahte in Berührung kommen, und (3.) ist es physisch unmöglich zu verhindern, dass Personen und Thiere die auf der Strasse liegenden Drähte berühren und zum Contact mit der Trolleyleitung bringen. Es erscheint kaum zweifelhaft, dass in Liverpool die gefahrbringende Berührung zwischen den Drähten nur auf die letztgenannte Art zustande gekommen ist und ist diese Erfahrung keineswegs neu; ähnliches ist schon früher in Liverpool und in Leeds vorgekommen und auch auf dem Continente ereigneten sich in jenen Anlagen, wo Schutzleisten im Gebrauche stehen, mehr oder weniger ernste Unglücksfälle.

In Amerika sind tödtliche Verletzungen so häufig, dass sich ein allgemeines Verlangen nach Untergrundsystemen geltend macht, wobei freilich zugegeben werden muss, dass dort nicht einmal hölzerne Schutzleisten angebracht werden. Es ist ausser Frage, dass, wenn die Tramway-Ingenieure das Trolleysystem nicht in Misscredit bringen wollen, die Holzleisten bald durch ein besseres Schutzmittel ersetzt werden müssen, und wahrscheinlich hätten sich die Fatalitäten in Liverpool durch Anbringen wirksamer Schutzdrähte vermeiden lassen.

Die Einwendungen, die seitens der Tramwayvertreter gegen die Verwendung von Schutzdrähten erhoben werden, beziehen sich theils auf die Kosten, theils auf die damit verbundene Verunstaltung des Strassenbildes. Die Kosten der Anbringung von Schutzdrähten an den Kreuzungsstellen betragen jedoch nur wenige Procente von den Gesamtkosten einer elektrischen Bahninstallation und schliesslich sind alle Einwendungen gegenstandslos, sobald es sich um den Schutz des Lebens handelt.

Das jetzt von massgebenden Fachleuten befürwortete System der Schutzdrähte besteht in Folgendem:

Wenn die Contactleitungen nicht mehr als 30 Centimeter von einander entfernt sind, werden zwei, bei einer Entfernung der Trolleydrähte von 30—90 Centimeter drei und bei grösserer Entfernung vier Schutzdrähte angeordnet. Die Drähte sollen von hoher Leistungsfähigkeit und Festigkeit sein, müssen mindestens 60 Centimeter